



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES CONSULTA PÚBLICA Nº 8/2019 - de 06/03/2019 a 04/04/2019

NOME: **COMPANHIA DE GÁS DE SANTA CATARINA (DIRETORIA EXECUTIVA)-CNPJ: 86.864.543.001-72.**

<input checked="" type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário		<input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor
Edital de Chamada Pública para a contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural referente ao Gasoduto Bolívia-Brasil (Rede de Transporte da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A.)		
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA
5.7.1	Unificar a zona de saída de SC	Apesar das tarifas terem sido indicadas como iguais para as duas zonas estabelecidas, a contratação por zonas implicará em problemas comerciais e operacionais para a distribuidora quanto ao atendimento de seu mercado consumidor. Portanto, caso seja efetivamente necessário, eventual separação por zonas deve respeitar um período de transição, que se propõe que ocorra a partir do fim do período de vigência desta chamada pública para contratação de capacidade de transporte.
5.7.1.1	Ampliar os Pontos de Entrada, incluindo GARUVA/SC	Há um projeto de terminal de regaseificação de GNL em processo avançado de licenciamento para a região norte de SC (Baia da Babitonga/São Francisco do Sul), sendo importante para a região sul possibilitar a entrada de GNL no tramo sul do GASBOL.
5.7.1.1	Sempre considerar a possibilidade de incluir outros Pontos de Entrada quando os mesmos já estiverem contratados.	Existem projetos em andamento que aumentarão a Capacidade Disponível do GASBOL através de novos pontos de entrada, como por exemplo um Terminal de GNL em Santa Catarina (Baia da Babitonga/São Francisco do Sul ou Imbituba). Portanto, o edital deve prever a possibilidade de revisão das tarifas, mediante a existência e disponibilidade de novos pontos de entrada.
6.1.10	Ajustar a capacidade de saída de SC para: <ul style="list-style-type: none"> 2.050 mil m³/dia em média anual (de abril de 2020 a Março de 2021); 2.140 mil m³/dia em média anual (de abril de 2021 a Março de 2022); 	O contrato atual de suprimento da SCGÁS, que vence em MARÇO de 2020, assegura a capacidade de transporte de 2.100 mil m³/dia. O presente edital não contempla esta totalidade de capacidade disponível para o estado de Santa Catarina no período 2020-2024. O edital deve

	<ul style="list-style-type: none"> • 2.210 mil m³/dia em média anual (de abril de 2022 a Março de 2023); • 2.360 mil m³/dia em média anual (de abril de 2023 a Março de 2024); • 2.500 mil m³/dia em média anual (de abril de 2024 a Março de 2025); 	garantir capacidade disponível no gasoduto, visando a não afetar o mercado atualmente atendido pela distribuidora.
6.1.11	<p>Ajustar a capacidade de saída de SC para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.050 mil m³/dia em média anual (de abril de 2020 a Março de 2021); • 2.140 mil m³/dia em média anual (de abril de 2021 a Março de 2022); • 2.210 mil m³/dia em média anual (de abril de 2022 a Março de 2023); • 2.360 mil m³/dia em média anual (de abril de 2023 a Março de 2024); • 2.500 mil m³/dia em média anual (de abril de 2024 a Março de 2025); 	<p>O contrato atual de suprimento da SCGÁS, que vence em MARÇO de 2020, assegura a capacidade de transporte de 2.100 mil m³/dia.</p> <p>O edital deve garantir pelo menos a disponibilidade de contratação da capacidade atual de retirada, visando a não afetar o mercado atualmente atendido pela distribuidora.</p>
6.2.6	Manter o modelo tarifário de tarifa postal.	<p>A proposta de modelo tarifário híbrido que, de acordo com o item 6.2.6, determina a distribuição do cálculo do valor da tarifa considerando apenas 30% do mesmo como originado do modelo postal e o restante originado da aplicação do modelo locacional, implicará em uma discrepância nos valores de transporte entre os Estados da Federação e, consequentemente, no custo final do GN distribuído, com perda substancial de competitividade para os Estados que estiverem longe dos pontos de entrada de suprimento.</p> <p>Cabe resgatar a Nota Técnica de agosto de 2016, emitida pela ANP (<i>parcela do preço referente ao transporte prevista no contrato de compra e venda de gás natural para fins de registro do contrato na ANP: cronograma de aplicação de metodologias de cálculo para alocação dos custos de transporte</i>), onde é abordada a questão de que a tarifa postal é utilizada como forma de subsidiar a movimentação de gás para os locais mais distantes das fontes de oferta, privilegiando a universalização do serviço em detrimento da emissão de sinais locais eficientes.</p> <p>Aqui a ANP traz um debate entre Eficiência X Universalização, sendo neste caso, a tarifa postal voltada para a universalização e a locacional voltada para a eficiência.</p> <p>Entendemos que o momento atual da indústria do gás natural brasileira é de buscar a universalização (ou o mais próximo disso), antes de buscar a eficiência.</p> <p>Corroborando com a nossa opinião, no rodapé da página 19 do material da ANP, temos a seguinte nota:</p>

[...Apesar dessas desvantagens e das restrições impostas pela Comissão Europeia, o método postal continuava a ser utilizado em países europeus, principalmente para tarifas de saída, até pelo menos 2012...]

Levando em consideração que o mercado europeu usou esse modelo até recentemente, faremos então um breve comparativo da realidade europeia (antes de 2012) e a realidade brasileira (atual) do ponto de vista do a) suprimento; b) transporte e c) mercado atendido:

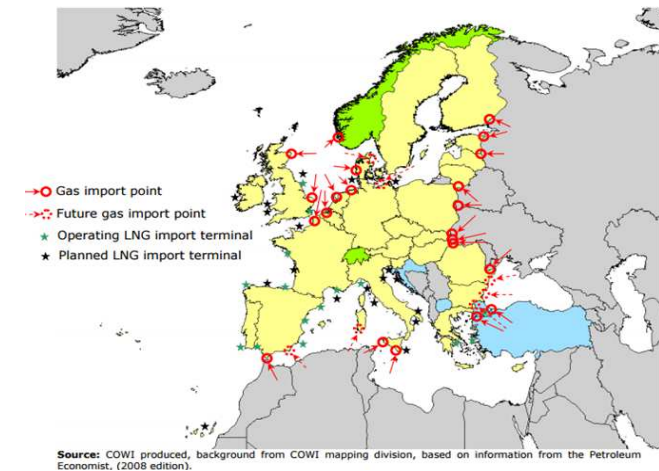
a) SUPRIMENTO:

Europa (em 2012):

14 terminais de GNL em operação

18 terminais de GNL planejados

22 pontos de entrada de GN



Brasil (atual):

3 terminais de GNL em operação

3 terminais de GNL planejados

9 pontos de entrada de GN




b) TRANSPORTE:

Europa (antes de 2012):

Mais de 200 mil km de gasodutos de transporte (Fonte: *entsog – european network of transmission system operators for gas*):



Brasil (atual):

		<p>Pouco mais de 9,4 mil km de gasodutos de transporte.</p>  <p>c) MERCADO ATENDIDO:</p> <p>Europa (antes de 2012):</p> <p>200 milhões de habitantes atendidos com GN (27% da população) (<u>Fonte: eurogas.org</u>)</p> <p>Brasil (atual):</p> <p>9 milhões de habitantes atendidos com GN (4% da população) (<i>Cálculo baseado nos atuais 2,6 milhões de clientes de GN x número estimado de 3,3 pessoas por domicílio (IBGE 2010)</i>)</p>
7.4.3	Adotar um método mais simples, do tipo leilão reverso (o ofertante que oferecer menor tarifa de transporte tem prioridade).	<p>O mercado de gás natural não é tão maduro a ponto de ser possível determinar com razoável precisão qual será a variação da demanda para uma oscilação de preços de 10%. No caso de SC, o mercado é predominantemente industrial, cuja demanda não é elástica, mas comporta-se em patamares.</p>
Contrato (Entrada/Saída) Anexo III Item 7.2.1.(i)	7.2.1.(i) - Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE exclusivamente a consumidores livres por intermédio da rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás:	<p>O item 7.2.1 deve ser interpretado em consonância com o artigo 25, §2º da Constituição Federal e o artigo 46 da Lei nº 11.909/2009. Dessa forma, a proposta de alteração pretende assegurar que não haja margem à interpretação de que se estaria autorizando no contrato o <i>by-pass</i> físico do serviço de movimentação de gás pela distribuidora a partir do <i>city-gate</i>.</p>

Contrato (Entrada/Saída) Anexo III Item 8.2.1.	8.2.1.1 – Na hipótese prevista no item 8.2.1.(v) acima, o TRANSPORTADOR envidará todos os esforços necessários para regularizar o SERVIÇO DE TRANSPORTE em prazo razoável.	A manutenção das condições ideais de recebimento, movimentação e entrega de volumes de gás natural é obrigação do Transportador, o qual deverá envidar os esforços necessários para regularizar o serviço de transporte quando este for impactado por eventos tais como os descritos nos itens (v) do item 8.2.1, tendo em vista a possibilidade de redução ou interrupção do serviço de transporte.
Contrato (Entrada/Saída) Anexo III Item 9.2.1 / 9.2.2.	<p>9.1.1 – O valor total das penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de 10% (dez por cento) sobre o produto (i) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA para aquele ANO multiplicada pelo número de DIAS do ANO em questão pelo (ii) somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA E TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO.</p> <p>9.1.2 – Acima desse limite, não será exigível do TRANSPORTADOR qualquer reparação por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, exceto no que se refere à redução aplicável ao ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, nos termos do Anexo II, A ou B, conforme o caso.</p>	Tendo em vista que o prazo dos contratos a serem celebrados por força desta chamada pública será de 1 (um) ano, conforme item 5.2 do Edital, o limite de responsabilidade inicialmente indicado é desproporcional. Sugerimos a ampliação desse limite.
Contrato (Entrada/Saída) Anexo III Item 12.7.1 / 12.9.1	<p>12.7.1. – Ressalvado o disposto no item 12.9.1 abaixo, nenhum evento ou circunstância de FORÇA MAIOR suspenderá ou exonerará a obrigação do pagamento do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA nos prazos, volumes e valores previstos no CONTRATO. observado o disposto dos itens abaixo.</p> <p>12.9.1. – Caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o CARREGADOR na sua capacidade de disponibilizar GÁS ou GÁS PARA USO DO SISTEMA no PONTO DE ENTRADA, não será devido ao TRANSPORTADOR até o término do evento ou circunstância de FORÇA MAIOR a parcela do somatório do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente a capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR permanecerá devida ao TRANSPORTADOR, sem que assista o CARREGADOR qualquer direito à sua devolução permanecendo o TRANSPORTADOR sem direito a qualquer reparação.</p>	<p>Caso o evento de Força Maior afete o transportador, o carregador é obrigado a manter todos os pagamentos e esses valores corresponderão a um crédito que seria deduzido em percentuais de 10% (dez por cento) da Quantidade Diária Contratada de cada mês, até compensação total do referido crédito.</p> <p>Por outro lado, nos termos dos itens 12.9.1, se o evento de força maior afetar o carregador, este terá que efetuar o pagamento total ao transportador sem direito a qualquer devolução. Neste ponto, os itens relacionados merecem ajustes para equilibrar os direitos e obrigações decorrentes de evento de Força Maior entre as Partes.</p>

Contrato (Entrada/Saída) Anexo III Item 12.10.1	12.10.1. – Ocorrendo uma situação que se caracterize como fato do príncipe, e desde que e na medida que tal situação, comprovadamente, afete uma das PARTES, o TRANSPORTADOR , impedindo-a ou onerando-a substancialmente de tal forma que a execução de suas obrigações, previstas no CONTRATO, se torne dificultosa e/ou extremamente gravosa e/ou prejudicial, acarretando um desequilíbrio econômico-financeiro à PARTE afetada ao TRANSPORTADOR , esta terá o direito de propor à outra PARTE a alteração do CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME de modo a fazer cessar a dificuldade, a situação gravosa e/ou prejudicial, e o desequilíbrio econômico-financeiro ocorrido	Na redação somente é caracterizado o fato do Príncipe, afetando o transportador, permitindo ao mesmo a alteração do contrato para reestabelecimento do equilíbrio econômico financeiro. Por outro lado, não é prevista a ocorrência do fato do príncipe afetar o carregador, e consequentemente, não estão previstas medidas para assegurar o reequilíbrio econômico financeiro do mesmo. Nesse sentido, sugere-se que a cláusula seja bilateral.
Contrato (Entrada/Saída) 1.5 Odoração	Excluir o item.	A Minuta do Edital deve refletir as condições atualmente reguladas. Qualquer mudança no processo de Odoração impacta contratos firmados, principalmente para usos onde o gás natural é utilizado como matéria prima e o odorante acaba por se configurar num contaminante do processo.

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: sim@anp.gov.br, fax (21) 2112-8618.